

Emmission (tons/år)	Ændring p.g.a. motorvejen	Vejsektoren ialt i Danmark 1990
Kuldioxid (CO ₂)	+ 13.600	8.000.000
Kvælstofilter (NOx)	+ 185	120.000
Kulbrinte (HC)	0	100.000
Partikler	+2	7.000

Da forureningen flyttes udenfor byerne, bliver der tale om en betydelig miljøgevinst for beboerne langs den eksisterende vej, svarende til virkningen af en samlet reduktion af trafikarbejdet på 24 mio. personbilkilometer, idet lastbiltrafikken er omregnet til personbiltrafik ved at gange med 3.

2.2.4. Støj

Omkring 1.000 boliger langs de eksisterende veje i området vil få mindre støj end i dag. Til gengæld vil et mindre antal boliger i det åbne land få støj, som de ikke har i dag.

Nedenstående tabel viser ændringen i antallet af boliger med forskellige støjniveauer før og efter åbningen.

Støjniveau	Før	Efter	Ændring
55-60 dB(A)	6.729	7.252	+ 523
60-65 dB(A)	7.118	6.296	-822
65-70 dB(A)	2.877	2.691	-186
> 70 dB(A)	697	711	+ 14

Ved motorvejens detaljerede tracering (horisontalt og vertikalt) tilstræbes altid overholdelse af Miljøstyrelsens og Vejstøjudvalgets rekkommendation af, at støjniveauet maksimalt er 55 dB(A) ved passage af boligområder, hvilket kan forventes at gøre ændringen i støjbelastningen lidt mere gunstig, end det fremgår af ovenstående oversigt.

De steder, hvor motorvejen føres forholdsvis tæt på sammenhængende boligområder, anlægges støjvolde eller støjskærme for at holde støjen under det angivne niveau.

Miljøstyrelsen anbefaler en støjgrænse på 50 dB(A) i rekreative ormåder og sommerhusområder.

Det vil blive undersøgt nærmere, om støjfaskærmning er nødvendig i særligt attraktive naturområder, f.eks. Gudenådalen og Funder Ådal.

2.2.5. Barrierevirkning og oplevet risiko

Trafikaflastningen af den nuværende hovedlandevej gennem byerne vil reducere barrierevirkningen og den utryghed, som cyklister og fodgængere, der færdes langs vejen eller skal krydse den, oplever idag.

2.3. Konsekvenser for landskab og natur

Anlæg af en motorvej mellem Herning og Århus

vil kunne få en række uheldige virkninger på de landskaber og naturområder, som den passerer. På strækningen mellem Herning og Århus findes mange værdifulde naturområder. Det gælder især omkring Silkeborg. Der er derfor gennemført omfattende miljøundersøgelser i de berørte naturområder på strækningen. Det drejer sig først og fremmest om ådalene Funder Ådal, Gudenådalen og Lyngbygård Ådal med Bjarup Mose i den vestlige ende. Motorvejens linieføring er derfor i høj grad blevet bestemt ud fra et ønske om at krydse disse områder så skånsomt som muligt.

Det foreslås, at der i forbindelse med projektet laves en naturforvaltningsplan som kompensation for de naturområder, der berøres af motorvejsanlægget. Herved kan anlægget bidrage økonomisk til etablering af erstatningsbiotoper. Der foreslås anvendt 20 mio. kr. til en sådan plan. Vejdirektoratet bemyndiges til i samarbejde med Skov- og Naturstyrelsen og de berørte amter at udarbejde og gennemføre planen.

2.3.1. Landskab

Ved den videre projektering vil der bl.a. blive taget væsentlige hensyn til landskabet og det visuelle miljø.